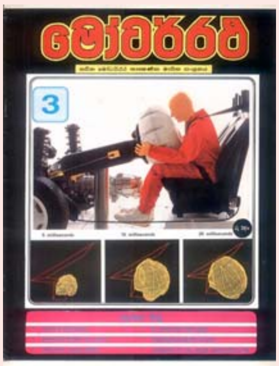
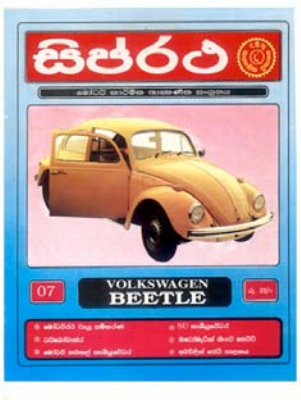
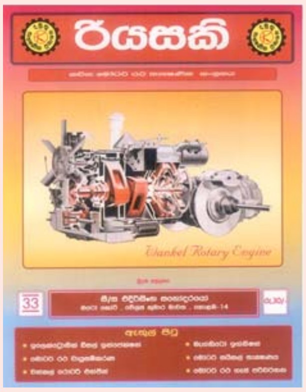
රියසකි







අප ආයතනය මගින් මෝටර් රථ තාක්‍ෂණ සඟරා තුනක් මාසිකව නිකුත් කරන ලද අතර එයින් මෝටර්රථ සහ රියසකි යන සඟරා විශේෂයෙන්ම උසස් මෝටර් රථ තාක්‍ෂණය සඳහා වෙන් වූ ඒවා වේ. සිප්රථ සඟරාව ඉලෙක්ට්‍රොනික් තාක්‍ෂණය මුසු නොවූ පද්ධති සඳහා වූ අතර එය විශේෂයෙන්ම ඉලෙක්ට්‍රොනික් තාක්‍ෂණය නොමැති කාර්මිකයින්ගේ පරිශීලනය සඳහා විය.

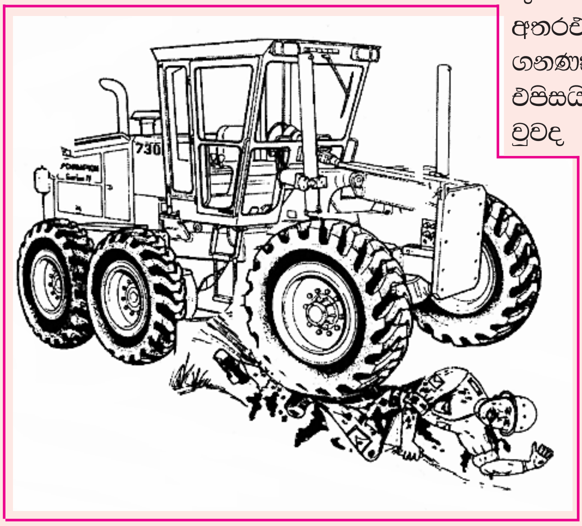
රියසකි සඟරාවේ තාක්‍ෂණ ලිපි සියල්ල සංස්කාරක විසින්ම සැකසූ අතර පාඨකයින්හටද ඔවුන්ගේ අත්දැකීම් ගැන ලිවීමට අතිරේකයක් ලබාදෙන ලදි. මෙහි දක්වා ඇත්තේ එලෙස පාඨකයින් විසින් යොමුකරන ලද අත්දැකීම් අලලා ලියවුනු ලිපි පෙළකි.

අත්දැකීම් තුලින් අධ්‍යයනයක්

මෙය අප විසින් කලින් ප්‍රකාශයට පත් කරන ලද සිප්රථ සඟරාව වෙත මාවනැල්ලේ නිමල් කරුණාතිලක නම් පාඨක මහතෙකු විසින් යොමුවුනු පාඨක ලිපියකි. කාර්මිකයින්ගේ යම් යම් නොසැලකිලිමත් භාවයන් නිසා සිදුවුනු මෙවන් අත්දැකීම් ඔබ දනිනම් නැත්නම් ඔබම එයට මුහුණ පා ඇත්නම් මේ ලෙස පළකිරීමට අප වෙත යොමු කරන්න. - සංස්කාරක

මුළු සවුදි අරාබියේම වාගේ මාර්ග නිර්මාණය කර ඇත්තේ GAC කියන කොම්පැනියෙනුයි. මම එහි රියාද් පිහිටි ශාඛාවක විදුලි කාර්මිකයෙකු හැටියට රැකියාව ලබා ගියේ 1978 වසරේදියි. නවාතැන් ඇතුළු සියළු පහසුකම් කොම්පැනිය මගින් සැපයූ අතර අප දෙදෙනකුට ලැබුනේ එක් කාමරයකි. කෑම අප විසින්ම උයාගත යුතුවිය.

ඉන්දියන් පකිස්ථාන් පිලිපයින් බංග්ලාදේශ් වැනි රටවල් කිහිපයක සේවකයින් මෙහි සිටි අතර වාසනාවට මට ලැබුනේ අපට වසරකට පමණ පෙර එහි සේවයට ගිය සිංහල තරුණයෙකුගේම කාමරයකි. ප්‍රියමනාප අහිංසක තරුණයෙකු වූ ඔහු මට වඩා වසර දෙක තුනකින් බාල විය. එහෙත් එම රටට මා නවකයෙකු වූ බැවින් මා හට සියළු ගුරුහරුකම් දෙන ලද්දේද ඔහු විසිනි. අඩු තරමින් තේ එකක්වත් හරියට හදා ගැනීමට නොහැකිව සිටි මා හට ඔහු හමුවීම පෙර වාසනාවක් වූයේ නිවසදී මෙන්ම කෑම බිම ටික කටට රහට ලැබුනු බැවිනි. මාගේ රාජකාරිය වූයේ හට්ටි මුට්ටි ටික සෝදා දීම පමණි.නමින් විමලසිරි වූ ඔහු අපගේ කෑම්ප් එකේ සිටි අනෙකුත් ජාතීන් අතරද බෙහෙවින් ජනප්‍රිය විය. ඒ වෙන කිසිවක් නිසා නොව දක්ෂ කාර්මිකයෙකු වූ ඔහුගේ සහය අනෙකුත් කාර්මිකයින් සඳහා කිසිදු ගුරුමුෂ්ටියක් නොමැතිව ලබාදීම නිසා බව වටහා ගැනීමට මා හට වැඩි දවසක් ගත නොවීය. අප ආයතනයේ වැඩි වශයෙන්ම භාවිතාවුනේ කැටපිලර් යන්ත්‍ර වන අතර ඒ පිළිබඳව ඔහුගේ තිබුනේ පුදුම දක්ෂතාවයකි. ආයතනයට ගෙන්වන විවිධ මාදිලි වල අති විශාල යන්ත්‍ර වල එන සංකීර්ණ දෝෂ නිහි වැනී සිතමින් අඩුම කාලයකින් නිවරැදි කිරීමට තිබුනු දක්ෂතාවය කොතරම්ද යත් බොහෝ අවස්ථාවල පාලක ඊජිප්සියන් වරුන් මෙවැනි යන්ත්‍ර අප රටේ තිබෙනවාද යන්න ඇසූ වාර අනන්තය. ඇතැම් අවස්ථාවල තමන් ඒ යන්ත්‍රය දුටු මුල් වතාව එය බව පැවසූ විට ඔවුන්ගේ මුවඟට එකවරම නැගුනේ **අල්ලා** යන වචනයයි. ඒ ඔවුන් විශ්මය පළකරන්නේ දෙවියන් සිහි කිරිමෙන් බැවිනි.



මාස කිහිපයක් ගතවන විට ඔහු හා මා අතර ඇතිවුනේ මිතුරු දමට වඩා සහෝදරත්වයක් යයි පැවසුවොත් එය වඩාත් නිවරැදිය. මේ අතර ඔහුගේ නිවාඩු ඒමට තිබුනු දිනයද මාසයකට වඩා සමිප විය. විවාහයෙන් හය මසකට පසුව සවුදියට ආ ඔහු පියෙකු වූයේද විදේශ ගතව සිටියදිය. තම බිරියත් දරුවත් මවත් බැලීමේ ආශාව නිසා එම දිනය එනතුරු ඔහු සිටියේ ඇඟිලි ගනිමිනි. දින දෙකකට වරක්වත් ටවුමට යන විමල් බරටම උස්සාගෙන එන බඩු වලින් වැඩි ප්‍රමාණයක් තම නුදුටු පුතු සඳහා විය.

නිවාඩු එන දිනය ලං වත්ම සතුට නිසාම ඔහුට පෙර පරිදි කෑම ගැනීමද අපහසු විය. නින්ද ගියේද නැත. මගේ ජිවිතයේ ඉහළම වේදනාවක් ලද දිනය උද වුනේ මේ අතරය. එදා උදේ වැඩට යාමට ඕවරෝල් එක ඇඳගත් ඔහු ලංකාවට යන කෙනෙකු අත යැවීමට ලියූ ලිපිය ඇලවිවේ ***මේ ඉතින් මම ලංකාවට යවන අන්තිම ලියුමනේ*** කියමිනි. එසේ වැඩ බිමට ගිය අපි දවල් කෑමට නැවත කෑම්ප් එකට එන්න හදන විටම විමල්ට හදිසි ජොබ් එකක් පැවරුණි. ඒ කැටපිලර් සවල් යන්ත්‍රයක එන්ජිමේ ඩීසල් කාන්දුවකි.

කෑමට එන්න පරක්කුදැයි ඇසීමට මා විමල් සොයා යන විට ඔහු සිටියේ යන්ත්‍රයේ විශාල ටයරයක් උඩ නැගගෙන එන්ජිමේ දෝෂය සොයමිනි. එම යන්ත්‍රය විශාල එකක් වූ අතරඑම ටයරය විමල්ට වඩා උස විය. ටොන් ගනණක් බර වුවත් ඒවා එළවීම ඉතා පහසුවිය. එපිසයික්ලික් ගියර සහිත එය ගියරයේ තිබියදී වුවද එන්ජිම පනගන්වා තැබිය හැකි අතර එය ගමන් කරන්නේ ඇක්සලරේටරය තද කර එන්ජින් වේගය වැඩිකරන විට පමණි. එහෙත් යන්ත්‍රය නතරකර යා යුත්තේ නියුට්‍රල් කිරීමෙන් පසුවය. මන්ද එන්ජිම රේස් වුවහොත් රෝද කැරකෙන බැවිනි.

තමන් තව පැය බාගයකින් එන බවත් මට කෑම බෙදගෙන කන ලෙසත් විමල් පැවසූ හෙයින් මම ආපසු එන්න පිටත් වුනෙමි. වැඩ බිමේ සියළු යන්ත්‍ර නතරව තිබුනු අතර හඬකට ඇසුනේ විමල් වැඩකරනයන්ත්‍රයේ එන්ජින් හඬ පමණි. මේ නිසා එක්වරම එය රේස් කරන හඬ මා හට හොඳින් ඇසුනු අතර ඒ සමගම වැඩ අවසන්කර එන සේවකයින්ගේ කෑගසන හඬින් වැඩ බිම දෙවනත් විය. සිදුවූයේ කුමක්දැයි නොදත් නමුත් හැමෝම විමල් වැඩ කල යන්ත්‍රය අසලට දුවපු නිසා මමත් එතැනට දිව්වෙමි. ඒත් මට දැක ගන්න ලැබුනේ කුමක්ද?

එම විශාල කැටපිලර් යන්ත්‍රයේ වැඩකල රියදුරා යන්ත්‍රය නතර කිරීමෙන් පසුව එය නියුට්‍රල් කර ගොස් නොතිබුනි. එන්ජිම තිබී ඇත්තේ අයිඩ්ල වේගයේ නිසා යන්ත්‍රය එකතැන තිබුනි. මේ බව නොදැන විශාල ටයරය උඩ සිට එන්ජිමට එබී දේෂය සොයමින් සිටි විමල් එහි සිටම අත දමා පොම්පය ලඟින් එන්ජිම රේස් කර ඇත. ඒ සමගම ටයරය කරකෙමින් රථය ඉදිරියට පැන තිබුනේ ටොන් ගනනක බරත් සමග ඉදිරි රෝදයට අහිංසක විමල් ගේ සිරුර දෙකඩ කර අඹරවාලමිනි. ඉන්පසු මොනවා වීදැයි මට මතක නැත.

☆☆☆☆

අත්දැකීම් තුලින් අධ්‍යයනයක්

ලොකු බාස් උන්නැහේට

මතක හිටින පාඩමක්

මෙය සිදුවූයේ ලංගම එක්තරා ප්‍රාදේශීය වැඩපලකදී 1976 වසරේදීය. මෙම වැඩපලේ වැඩි වශයෙන්ම කෙරුනේ රජයේ වාහන අළුත්වැඩියාව වු අතර එහි කාර්මික අංශයේ සියළු වැඩ භාරව ක්‍රියාකල දක්ෂ බාස්උන්නැහේ කෙනෙක් විය. මෙම අවධියේ සෑම ගරාජයකම පාහේ වැඩදන්නා බාස් උන්නැහේලා නිතරම සිටියේ හිස උදුම්මාගෙනය. මැදිවියේ පසුවූ මෙහි සඳහන් බාස්උන්නැහේටද එම ගති සම්පූර්ණයෙන්ම පිහිටි අතර තම ගෝල බාලයින්ට ඔහුගෙන් වූ තාඩන පීඩන නිමක් නොවීය. ඔවුන්ට නිතරම මොහු කථා කලේ වරෙන් පලයන් බාසාවෙන් වු අතර සුළු අඩුපාඩුවක් වූ විට පවා අසා සිටීමටවත් බැරි අසභ්‍ය වචන භාවිතයද ඔහුගේ පුරුද්දක් විය. එයටත් වඩා ඔහු ප්‍රසිද්ධ වූයේ තමන් දන්නා ශාස්ත්‍රය කිසිම අවස්ථාවකවත් අනුන්ට නොදෙන්නෙක් හැටියටය.

මේ අතර එම වසරේ ලංකා ජර්මානු කාර්මික අභ්‍යාස විද්‍යාලයෙන් පිටවූ සිසුන් තිදෙනෙකුද මෙම වැඩපලටම තම මුල් පත්වීම් ලබා ආ අතර මෙම ලොකු බාස් උන්නැහේ ඔවුනට පමණක් ගරුසරු ඇතිව ආමන්ත්‍රණය කිරීමටත් ඔවුන් සමග සුහදව කටයුතු කිරීමටත් නිතරම වග බලාගත්තේය. එයට හේතුව එම අභ්‍යාශ විදුහලෙන් පැමිණි විශාල සංඛ්‍යාවක් එහි සේවය කිරීමත් ඔවුන්ගෙන් බොහොමයක් එහි ඉහළ තනතුරු දැරීමත් මේ සියළු දෙනාම අතර ලොකු එකමුතු කමක් තිබීමත් නිසාය. කෙසේ නමුදු මෙවර මෙම කල්ලියට අළුතින් එකතු වූ නවකයින් තිදෙනාම අයුක්තිය අසාධාරණය නොඉවසන නහයට අහන්නෙ නැති ජාතියේ අය විය.

අප ලොකු බාස්උන්නැහේගෙන් තමන්ට කිසි කරදරයක් නැති වුනත් එහි සිටින අනෙකුත් අහිංසක කාර්මිකයින්හට තිබුනු කරදරය ගැන මෙම නවකයින් තිදෙනා නිතරම කම්පාවිය. මේ නිසාම ලොකු බාස්උන්නැහේගේ ඔලුව බස්සන්නට යම් යම් වැඩ කටයුතු කලත් ඒ හැමකින්ම බාස් උන්නැහේ මොවුන්ට තව තවත් බය වුනා මිස හැදුනේ නම් නැත. මේ හැමටම වඩා මේ තුන් දෙනාට මේ බාස් උන්නැහේ අප්‍රසන්න වූයේ වැඩට වඩා තිබුනු සෝබනයටත් කියන අසභ්‍ය වචන නිසාත්ය.

මෙම වැඩපලට බ්‍රේක් ඩවුන් කාර්‍යයන් සඳහා තිබුනේ ඔස්ටින් වර්‍ගයේ ලොරියකි. කාර්වල මෙන් එහි බොනට් එක අරින්නට තිබුනේද ඉදිරියෙන් ඉහළටය. මේ කියන දවසේ කලින් රෑ තදින් වැසිවැස මුළු වැඩ බිමම මඩවී තිබුනි. එදින උදෑසන සේවයට වාර්ථාකර වැඩ බිමට ඇතුළුවූ නවකයින් තිදෙනාට මුලින්ම දැකගතහැකි වූයේ අපේ ලොකු බාස්උන්නැහේගේ සෝබන වැඩකි. තනි සුදු ඇඳුමින් වැඩට එන බාස් උන්නැහේ තමන්ගේ ඇඳුම් මාරු කිරීමටත් පෙර වැඩපලේ බ්‍රේක්ඩවුන් වාහනයේ එන්ජින් දෝෂයක් සොයන සෝබන ආකාරය එම දර්ශනයයි. බාස් උන්නැහේ තම සුදු ඇඳුම පිටින් එම දෝෂය සොයමින් සිටියේ පනගන්වා අයිඩ්ල වේගයේ ඇති එන්පිමේ ටැපට් කවරය උඩ වාඩිගෙන සිගරට්ටුවකුත් දල්වාගෙනය. රියදුරු අසුනේ සිටියේ ඔහුගේ ආවතේව වැඩටම තියාගෙන සිටින ඉතා අහිංසක ගෝලයෙකි. එහෙත් ඔසවා ඇති බොනොට්ටුව නිසා ඔවුන් එකිනෙකාට පෙනෙන්නේද නැත.

ලොරිය අවටද මඩවී තිබුනු අතර බාස්ගේ මේ සෝබනේට කළ යුතු යමක් සොයමින් මෙම නවකයින් තුන් දෙනා ඒ අසලට ගියහ. තමන් ඉතා අසීරු වැදගත් කාර්‍යයක් කරන බව ඇඟවීමට මෙන් බාස් උන්නැහේ මොවුන් ගනන් ගත්තේවත් නැත. එයද ඔහුගේ තවත් සෝබන ගතියකි. එකවරම යමක් මතක් වුවාක් මෙන් රංගනයක යෙදුනු බාස් උන්නැහේ මේ තිදෙනාගෙන් කෙනෙකුට ***“මල්ලී අන්න අර ....ට එන්පිම නතර කරන්ට කියන්න*** ”යනුවෙන් පැවසිය. දවසේ වැඩ පටන් ගන්නටත් පෙර උදෑසනම ඔහු තම ගෝලයා ආමන්ත්‍රණය කල එම කැත වචනය නිසා මොවුන්ට ඇතිවූයේ තද පිළිකුලකි. මෙවැනි කැත වචන මෙන්ම සෝබන තවත් නොකරන්නට පාඩමක් ඉගැන්වීමට සිතාගත් ඔවුන් තිදෙනා බාස් උන්නැහේගේ පණිවිඩය ඔහුගේ ගෝලයාට සෙමින් පැවසුවේ මෙසේය. ***“අන්න ඔයාලගේ ලොකු බාස්උන්නැහේ කියනවා එකපාරම ඇක්සලරේටරය ෆුල් පාගාගෙන විනාඩියක් විතර ඉන්න කියල”***ගෝලයාද අණ අකුරටම පිළිපැද්ද අතර වැඩපල දෙවනත් කරමින් රේස්වන එන්පිම නිසා ඒ උඩ උන් බාස් උන්නැහේගේ කෑගැසීම කාටවත් ඇසුනේ නැත. කලබල වූ නවකයින් තිදෙනාද පැනගොස් සැඟවී ඇත. අවසානයේ බොනට්ටුවේද ඔලුව හප්පාගෙන සුදු ඇඳුම පිටින් මඩ ගොඩට පැනගත් බාස් උන්නැහේ එහි ලිස්සාවැටී නැගිට ගන්නට බැරිවූ නිසා ගෝලයා බේරී ඇත.

✷✷✷✷

මෙම පිටුව සඳහා පාඨකයින්ගෙන් ලිපි සපයන ලෙසට කල ඉල්ලීම පරිදි යොමුවුනු ලිපි අතුරින් මෙය තෝරා ගනු ලැබුවේ විනය පිරිහුනු ඇතැම් කාර්මිකයින් තවමත් අප අතර සිටිනා බැවින් ඔවුනට ආදර්ශයක් වනු පිණිසය. ලිපිය සපයන ලද පාඨක මහතාගේ විශේෂ ඉල්ලීමක් වූයේ මෙය සිදුවූ ස්ථානය සහ නම්ගම් කිසිවක් පල නොකරන ලෙසටය. මන්ද මෙම සිදුවීම එවකට ලංගම වැඩපලවල් බොහොමයක පැතිර ගොස් තිබූ නිසාත් මෙම බාස් උන්නැහේ තවමත් ජීවතුන් අතර සිටින නිසාත්ය. කෙසේ නමුදු අප බලාපොරොත්තු වන්නේ මෙම පිටුව තුලින් තාක්ෂණික උපදෙසක් හෝ ආදර්ශයක් ලබාගත හැකි ඔබගේ අත්දැකීමක් පල කිරීමටය.

අත්දැකීම් තුලින් අධ්‍යයනයක්

අප කායාර්ලයේ තිහක් පමණ එක්ව පෞද්ගලික බස් රථයකින් කිතුල්ගල ගියේ ගඟේ නැමටය. මට හෙම්බිරිස්සාව හැදී තිබුනු නිසා මිතුරන් නාගෙන එනතෙක් බස් රථයේ තිබූ ඇඳුම් පැළඳුම් සහ බඩු බාහිරාදිය රැක ගැනුමේ කාර්යය මා හට භාර විය. බස් රථයේ රියදුරු ප්‍රසන්න මෙන්ම වැදගත් පෙනුමකින් යුත් පුද්ගලයෙකු වූ බැවින් මම ඔහු සමග කථාවට වැටුනේ පාළු කැපීමටත් එක්කය.

අපි දෙදෙනාම කිතුල් ගල පෙදෙසේ තද කොළපාට ගස් කොළන්, ලස්සන ගඟ වැනි කරුණු මාතෘකාවට ගත්තේ කථාවට යමක් නොවූ නිසාවෙනි. ඒ පිළිබඳව තම අදහස් දක්වමින් අප රියදුරු කියා සිටියේ කොයි තරම් සල්ලි තිබුනත් මේ වගේ ලස්සනක් සවුදිය වගේ රටවල නැහනේ. අපේ අයට මේවායේ කිසි අගයක් නැහ. මේ ආකාරයට සවුදියේ විස්තර රැසක් ඔහු විසින් පවසන ලදි.

ඔයා සවුදියේ කොයිතරම් කාලයක් හිටියද?

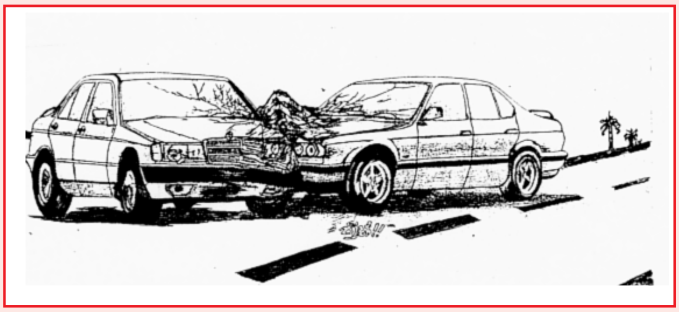
මාස එකහමාරයි.

ඇයි ඒ තරම් අඩු කාලයක්? මාගේ ඒ පැනයට ලැබුනු පිළිතුර අප රටේ රථ වාහන ක්ෂේත්‍රයේ සිටින ඉහළ නිළධාරීන්හට සහ එම උගතුන් හට ඉතා වැදගත් වනු ඇත. එමෙන්ම මැද පෙරදිග රැකියා සඳහා යන හැමෝටමත් එය වැදගත් වනු ඇත.

මාගේ රියදුරු මිත්‍රයා සවුදි අරාබියේ ගෘහස්ථ රියදුරකු ලෙස ගොස් ඇත්තේ විශාල මුදලක් වැය කරමිනි. සුඛෝපභෝගී වාහන කිහිපයක්ම එම අරාබි නිවසේ තිබුනු අතර ඔහුගේ ස්වාමියා කඩසාප්පු මෙන්ම වෙළඳ ව්‍යාපාර කිහිපයක්ම හිමි රජයේද උසස් නිළධාරියෙක් විය. මේ නිසාම සවුදියේ ඩ්‍රයිවින් ලයිසන් එකද ඔහුට සතියක් ඇතුලත ලැබී ඇත. තවත් දින කිහිපයකින් මෙම රියදුරු මිතුරා එහි රියදුරු රටාව සහ නීති රීති සියල්ල හොඳින් වටහාගෙන ඇත.

කාපට් කල සුපිරි මාර්ගවල නිවසේ වූ මර්සිඩීස් BMW වැනි උසස් මෝටර් රථ පැදවීමට ලැබීමෙන් මෙම රියදුරු මහත් ආස්වාදයක් ලැබ ඇත. එහෙත් වේග සීමාවන් සහ තනිව රථයක් පැදවීමට අවස්ථාවක් තවමත් නොලද නිසා මොහුට හිතේ හැටියට එම රථ උපරිම වේගයෙන් පැදවීමට අවස්ථාව ලැබී නැත. එහෙත් එක් දිනක් සවසක එම අවස්ථාව ඔහුට අහම්බෙන් ලැබුනේ තම ස්වාමියා අසල්වැසි රටකට යාමට ගුවන් තොටුපොලට ඇරලා ආපසු එන ගමනේදිය. එහිදි තම මර්සිඩීස් රථයේ වේගය පැයට කි.මීටර 190 ක පමණ වේගයට ගත් අතර එය ඔහුගේ ජිවිතයේ මුල් වරට පැදවූ ඉහළම වේග සීමාව විය.

මෙලෙස තමන්ට නුහුරු ඉහළ වේගයෙන් රථය පදවා ඇත්තේ මදක් කකුල් දෙකද වෙව්ලමිනි. ඒ සමගම හරස් පාරකින් රථයක් ප්‍රධාන පාරට යොමු කිරීමට උත්සාහ කරනු දැක මොහු කලබල වී ඇත. මොහු විසින් කර ඇත්තේ ලංකාවේ පුරුද්දට බයටම හෙඩ් ලයිට් දල්වා මාර්ගය ඉඩ ලබාගැනුමට



උත්සාහ ගැනුමයි. මේ වනවිටත් අතුරු පාරෙන් පැමිනි රථය නතර කර ඔහුට ඉඩදී තිබුනද හෙඩ් ලයිට් සංඥාවත් සමගම නැවතත් එකවර මාර්ගයට ඇතුල් කර ඇත. කිසිත් කර කියාගත නොහැකි ව කලබල වූ අප රියදුරු විසින් කර ඇත්තේ ඉදිරි රථය හා ගැටෙන්නට ඔන්න මෙන්න තිබියදී ඇස් දෙක පියා ගැනීම පමණය.

අපගේ රියදුරු මිත්‍රයාට සිහිය ඇවිත් ඇත්තේ ආරෝග්‍ය ශාලාවේදිය. ගැටුමත් සමග රථයේ එයාර් බෑග් ක්‍රියාත්මකව ඔහුගේ හිස ඒතුල ගිලුණු ආකාරයත් ඔහුට යාමිතමට මතකය. එම ආරක්ෂිත ක්‍රම වලට පින්සිදු වන්නට රථය කුඩු වුනත් ඔහුට සිදුව ඇත්තේ සීරුම් තුවාල පමනි. ආරෝග්‍ය ශාලාවෙන් පොලිස් කුඩුවට ගියත් තම ස්වාමියාගේ කරුණාවන්ත කම නිසා ගෙවිය යුතු දඩමුදල් ආදිය ගෙවා ඔහු නිදහස් කර ගැනුනද ඒවා කුමන ආකාරයට සිදුවුනිද.යි ඔහු දන්නේද නැත. මාස තුනක පඩියකුත් ගුවන් ටිකට් පතකුත් සමග ඔහු ගුවන් තොටුපලට ගෙනවිත් ඇරලන ලද්දේ තම ස්වාමියාගේම වෙනත් ආයතනයක සිටි ශ්‍රී ලාංකික රියදුරෙකි. ඔහු මොහුගෙන් අනතුර ගැන කරුණු විමසා සිදුව ඇත්තේ කුමක්ද.යි පවසා ඇත.

ඔය හෙඩ් ලයිට් පත්තු කරලා දෙන සිග්නල් එක සුද්ද හදලා තියෙන්නේ පාර පනින අයටයි, අනිත් වාහන වලටයි, මම දන්නේ නෑ, ඔයා ඉඩ ගන්න කියල කියන්නයි. ඒත් අපේ රටේ ලයිසන් ගන්නකොටවත්, රථවාහන පොලිසියෙන්වත් තවමත් ඒක මිනිස්සුන්ට කියල දීල නැති නිසා අපේ මිනිස්සු ලංකාවේ ඒක පාවිච්චි කරන්නේ ඔබ දන්න එපා මම දනවා කියල වැරැදි විදියට කියන්නයි. ඔයා එදා කරල තියෙන්නේ එයාට දන්න එපා කියන්න වුනත් හරි විදියට ඒක පාවිච්චි කරපු අනිත් කෙනා හිතල තියෙන්නේ එයාට ඉඩ ගන්න කියල කිව්වා කියලයි. අපේ නිළධාරීන්ගේ ගොන්කන් දන්නවා නම් මෙහාට ලංකාවෙන් කිසිම රියදුරෙක් ගෙන්නා ගන්න එකක් නැහ.

මේ ආකාරයට අපෙන් විදේශ ගත වුනු රියදුරන් කී දෙනෙකුට ප්‍රශ්ණ ඇති වෙන්නට ඇතිද? අප රටට පැමිණෙන විදේශිකයින් බොහෝ විට ඔවුන්ම රථ පදවාගෙන යන අතර එහිදි මෙම වරද නිසා ඔවුන් මොන තරම් ගැටළු වලට පත් වෙනවා ඇත්ද? ඒත් අවුරුදු ගානක් අපේ හිත්වලට තදින්ම කා වැදී ඇති මෙම වැරැදි සංඥා ක්‍රමය කෙසේවත් ඉවත්කල නොහැකි වනු ඇත. ඒත් රට රැකියා සඳහා යන අය පමණක්වත් මේ සඳහා දැනුවත් කරන්නේ නම් එය ඉතා වැදගත් වනු ඇත.

හිරාන් දේවප්‍රිය - කඩුවෙල

මෝටර් කාර්මික ක්ෂේත්‍රයට ආදර්ශයක් ගත හැකි ඔබගේ මෙවන් අත් දැකීම් ඇත්නම් අප වෙත ලියා එවන්න.

අත්දැකීම් තුලින් අධ්‍යයනයක්

අනුර විජේසිරි - මාවනැල්ල

වෘතියෙන් රියදුරෙකු වු මා හට අමාත්‍යාංශ ලේකම් වරයෙකුගේ නිල රථයක රියදුරෙකු ලෙස රැකියාව කරන්නට අවස්ථාව ලැබුනේ අහම්බෙනි. මා හට සේවය කරන්නට ලැබුනේ එවකට පැවැති නවීනතම රථයකය. සේවයට බැඳී දින තුන හතරකින්ම එතුමාගේ නිවසේ සිටි අනෙකුත් සේවකයින් සමගද ඉතා කුළුපග වීමට මට අවස්ථාව ලැබුනු අතර එහිදී එම හිතවත් සේවකයින්ගෙන් මෙයට පෙර සිටි රියදුරු එකවරම අස් කිරීමට හේතුවද දැන ගැනීමට හැකිවිය.

මම එම සේවයට බැඳීමට පෙර සිටි රියදුරු ඉතා ප්‍රියමනාප පුද්ගලයෙකු වු අතර ඔහුට මිතුරන්ද බොහෝ විය. ලේකම් තුමාත් එම පවුලේ අයත් ඔහුට සළකා ඇත්තේ සේවකයෙකුට වඩා පවුලේම අයෙකුට මෙනි. එයට වඩාත්ම හේතු වී ඇත්තේ ලේකම් තුමාගේ දෙවන පුතුට ඩෙංගු උණ සෑදුනු අවස්ථාවේ ලේ දිමත් ඔහු සනීප වන තුරු ඇඳ ළඟටම වී සිටීමත්ය. එහෙත් ඔහු තම මිතුරන් මෙම රථයේ ගෙන යන බවට ආරංචි ලැබී දින දෙක තුනක්ම එය නොකරන ලෙසට අවවාද ලැබී ඇත.

තම හාම්පුතුට සහ පවුලට කොතරම් සමීප වුවත් මොහුගේ සේවය නතර කර ඇත්තේ පැය විසිහතරක දැනුම් දීමකිනි. එයට හේතුව රථයේ සිගරට් ලයිටරය රත්කර ඩෑෂ් බෝඩ් එකේ වම් පස ඉහළින් පුච්චා තිබීමය. මොහු තම මිතුරන් රථයේ ගෙන යාමේදී ඔවුන්ගෙන් කෙනෙක් මෙය කර ඇති බවට ලේකම් තුමා විසින් සැක කර ඇත. අවවාද කිරීමෙන් පසු එලෙස කිසිවෙක් රථයේ ගෙන නොගිය බවට දිවුරා කිවුවත්,රැකියාව බේරා දෙන ලෙසට කඳුළු පුරවා ගත් දෙනෙතින් ඉල්ලා සිටියත් සමාවක් ලැබී නැත. මා හට රැකියාව ලැබී ඇත්තේ ඉන් පසුවය. කෙසේ හෝ මා සේවයට පැමිණෙන විට විශාල මුදලක් වැය කර ඩෑෂ් බෝඩ් එක මාරුකර තිබුනි.

මා සේවයට බැඳී සතියකින් පමණ පසු අළුත් ඩෑෂ් බෝඩ් එකේද එලෙසම එතැනම පිච්චී තිබෙනු දැක මම හොඳටම බිය වීමි. මා පමණක්ම රථය පැදවු අතර මේ වන විට සිගරට් ලයිටරය ඉවත් කර නිතරම එයට සවි කර තිබුනේ හෑන්ඩ් පෝන් චාජරයකි. කෙසේ හෝ මා වෙත වරද එල්ල නොවුනත් මෙය සොයා ගැනීමට හැමෝම උත්සාහ ගන්නා ලදි.

දෙවන වරට ඩෑෂ් බෝඩ් එක මාරු නොකල අතර අපෝස්ටින් වැඩ පලකින් එතැනට පැච් එකක් පමණක් යොදන ලදි. දිනක් දහවල් 11 ට පමණ මම රථය වෙත එනවිට ලොක් කර තිබු රථයේ අළුතින් පැච් එක යොදන ලද ස්ථානයෙන් දුමක් දමනු දුටුවෙමි. මම ඒ ගමන්ම ලේකම් තුමා හමුවී එය පැවසුවෙමි. ඔහු වහා එතැනට පැමිනි අතර ඔහුගේ ආරක්ෂක නිලධාරියා විසින් මෙයට හේතුව සොයා ගන්නා ලදි.

මෙම රථයේ මුලින් ඉදිරි වින්ඩ්ස්ක්‍රීන් එක වැසීමට රථය තුලින් ආවරණයක් යොදා තිබී ඇත. එය විදුරුවට සවිකර ඇත්තේ විනිවිද පෙනෙන ප්ලාස්ටික් මැජික් බොත්තම් වලිනි. කෙසේ හෝ එම ආවරණය කැඩී ඉවත් කර තිබුනද එක් ප්ලාස්ටික් බොත්තමක් වීදුරුවේ ඉතිරිව තිබුනි. මෙම විනිවිද පෙනෙන අවර්ණ ප්ලාස්ටික් බොත්තම පළිඟු කාචයක් මෙන් ඉර එළිය ඩෑෂ් බෝඩ් එකේ එක් තැනකට එක් කිරීමෙන් මෙම දැවීම සිදුව ඇත. කෙසේ හෝ මින් කම්පාවට පත් ලේකම් තුමා නැවත පරණ රියදුරු සේවයට කැඳවු අතර මා හට එම අමාත්‍යාංශයේම වෙනත් රථයක රැකියාව ලැබුනි. ✸✸✸✸✸

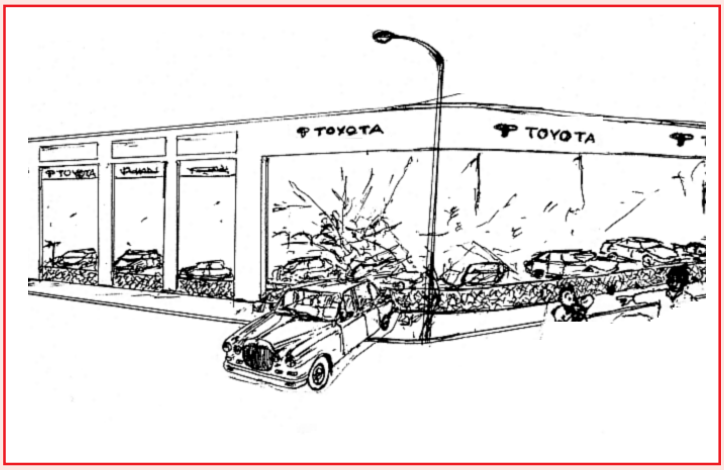
උසස්වීමකට කල නවීකරණයෙන් ගෙදර යන්න වූ වගයි...

මා මෙහි දක්වන සිදුවීම මටම සිදු වුවක් නොවේ. එය මා සවුදි අරාබියේ සේවය කරන කාලය තුල මා සේවය කල ආයතනයට යාබද ආයතනයක සිදුවුවකි. රියසකි 1 වන කලාපයේ මෙම තීරයෙන් ඉදිරිපත්කල සෝචනීය කථාව සමගම මෙය මාහට මතක් වුයේ මෙම සිදුවීම් දෙකම බොහෝ දුරට සමාන වුවක් බැවිනි. එකම වෙනස මෙය හාස්‍ය උපදවන කථාවක් වීමයි. ඒ සමගම අපගේ කාර්මිකයින්හට මෙන්ම රථ හිමියන්හටද එය තාක්‍ෂණික පැත්තේන් ඉතා වැදගත්වනු ඇත.

මෙය සිදුවුයේ 1981 වර්‍ෂයේ සවුදි අරාබියේ ඩහරාන් සහ අල් කොබාර් යන නගර අතර මාර්ගයේ රාකා නම් ප්‍රදේශයේ පිහිටි ටොයෝටා ඒජන්සි සමාගම තුළදිය. එහි ශ්‍රී ලාංකික කිසිවෙකුත් සේවය නොකල අතර පිලිපයින්, ඉන්දියන් සහ පකිස්ථාන් යන රටවලින් පැමිණි සේවකයින් එහි සේවය කලහ. ඔවුන් බොහොමයක් අපගේ මිතුරන් වුයේ එම සමාගම අසලින් අපි නිතරම වෙරළට යන්නට එන්නට පුරුදුව සිටි බැවිනි. මෙම ආයතනය මා හට කිසි දිනෙක අමතක නොවන්නේ ලෝක බොක්සින් සූර මොහමඩ් අලි දැක බලා ගැනීමට එහිදි අපට අවස්ථාව ලැබුනු බැවිනි. මන්ද සියළු අංගෝපාංග සහිත මෙම ආයතනය විවෘත කිරීම සිදු වූයේ ඔහු අතින් බැවිනි.

මෙම ආයතන ප්‍රධානියා සවුදි ජාතිකයෙකු වූ අතර ඔහු භාවිතා කලේ ඔටෝ මැටික් Buick රථයකි. එය අමෙරිකාවේ නිෂ්පාදිත ඉතා සැප පහසු රථයකි. සිලින්ඩර 8 කින් යුත් මෙය ඉතා ඉහළ බලයකින් යුතු වුවකි. දිනක් මෙම රථයේ ස්ටාටර් මෝටරය අක්‍රිය වී එය ඔහුගේ නිවසේ සිට ඇදගෙන ඇවිත් මෙම කර්මාන්ත ශාලාවේදිම අළුත්වැඩියාවට ගන්නා ලදි. එහි පාලක පිලිපයින් ජාතික ෆෝමන් වරයා විසින් මෙම අළුත්වැඩියාව අළුතින්ම සේවයට පැමිණි ඉන්දියානු ජාතික විදුලි කාර්මිකයෙකු හට පවරන ලදි.

ඔටෝ මැටික් රථ වල මැනුවල් ගියර රථවලදි මෙන් ස්ටාටර් මෝටර සොලනොයිඩ් වයරය කෙලින්ම ඉග්නිෂන් ස්විචයේ සිට මෝටරයට සම්බන්ද වන්නේ නැත. ගියර වලදි මෝටරය ක්‍රියාකරවීම වැළැක්වීමට ගියර ස්විචය හරහා මෝටරයට සොලනොයිඩ් ධාරාව සැපයීම මෙහිදි සිදුවන අතර ඒ අනුව රථය ගියර වල තිබියදි පනගැන්වීම කල නොහැකි වෙයි. එසේ කර ඇත්තේ ඔටෝ ගියර ක්‍රමයේදි ගියරයක් සම්බන්ධ වුවද රථය ඉදිරියට යන්නේ ඇක්සලරේටරය තදකල විට පමණක් බැවිනි. සාමාන්‍ය ඔටෝ ගියර රථවල මෙලෙස ගියරයකදි ඇක්සලරේටරය නිදහස් කල විට රථය සෙමින් ඉදිරියට යාමට උත්සාහ ගත්තත් අමෙරිකන් තාක්‍ෂණයට නිපදවන ලද ඔටෝ ගියර ක්‍රමයේදි ඇක්සලරේටරය තද කරන තෙක් ධාවනයට සුළු වශයෙන්වත් උත්සාහයක් ඇති නොවීම මෙහි ඇති තවත් විශේෂත්වයකි.



මම සඳහන් කල පාලකවරයාගේ බියුක් රථයේද දෝෂය තිබී ඇත්තේ මෙම ගියර සිලෙක්ටර ස්විචයේය. ඒ පිළිබඳව අවබෝධයක් නොමැති මෙම නවක කාර්මිකයා සාමාන්‍ය මෝටර් රථයක පරීක්‍ෂා කරන ආකාරයටම බැටරියෙන් වයරයක් ගෙන ස්ටාටර් මෝටරයේ සොලනොයිඩ් අග්‍රයට සම්බන්ධ කළ විට මෝටරය හොඳින් ක්‍රියාකර ඇත. ඔටෝ ගියර පිළිබඳව කිසි අවබෝධයක් නොතිබූ මෙම ඉන්දියානු කාර්මිකයා විසින් කර ඇත්තේ ඉග්නිෂන් ස්විචයේ සිට ස්ටාටර් මෝටර සොලනොයිඩ් අග්‍රයට අළුතින් වයරයක් යොදා රථය පන ගැන්වීමට සැකැසීමයි. ඔහුගේ මෙම නවීකරණයෙන් පසු ආයතනයේ ෆෝමන්වරයාද රථය පරීක්‍ෂා කර ටෙස්ට් රන් එකක්ද ගොස් එය පාලකවරයාට ගෙනයාමට ආයතනයේ ෂෝරූම් එක ඉදිරිපිට නතර කර කෑමට ගොස් ඇත. මෝටරය පමනක් ක්‍රියාකරනවාද යන්න පරීක්‍ෂාකල මොහු ගියර වල පනගැන්වීම පිලිබඳව සොයා බලා නැත. මන්ද මෙවැනි අනුවන නවීකරණයක් ඔහු එම කාර්මිකයාගෙන් බලාපොරොත්තු නොවූ බැවිනි.

මේ අතර කාර්යාලයේ වැඩ අවසන්කර දිවා භෝජනය සඳහා තම නිවසට යාමට පැමිණි සවුදි ජාතික පාලකවරයා රථයට නැග එය පනගන්වා ඇත. එන්ජිම පනගැන්වුනත් මෙහිදි ගියර ලීවර තිබී ඇත්තේ R අවස්ථාවේය. එනම් රිවස් ගියරයේය. අව්වේ නවත්වා තිබූ රථය ඇතුළත හොඳටම රත්ව ඇති හෙයින් එය මදක් සිසිල් කරගැනීමට ඔහු විසින් වායු සමීකරණය ක්‍රියාකරවා එන්ජිම රේස් කර ඇත. සිදුවන්නට ඇත්තේ කුමක්දැයි ඔබට සිතාගත හැක. එකවර පසුපසට වේගයෙන් ඇදි ගිය රථය ෂෝරූම් එකේ වීදුරුද කඩාගෙන ගොස් එහි තුළ ප්‍රදර්‍ශනයට තබා තිබූ ටොයෝටා මෝටර් රථ දෙකක්ද කුඩුපට්ටම් කර මේස පුටුද පෙරලාගෙන නතරව ඇත. ආරංචිය ලැබුනු පසු අපගේද විවේක කාලය බැවින් අපි ගොස් සිදුව ඇති විනාශය දැක ගතිමු.

මෙම සිදුවීම ඇතිවෙන විට දිවා ආහාර කාලය බැවින් වාසනාවකට ඇතුලේ සේවකයන් ඉවත්ව ගොස් තිබුනි. මෙහි කණගාටුදායක සිදුවීම වුයේ අනතුරට හේතුව අනාවරණය වූ පසු මෙම අනුවන නවීකරණය නිර්‍මාණය කළ ඉන්දියානු කාර්මිකයා සමග එහි ටෙස්ට් රන් එක කල පිලිපීන ජාතික ෆෝමන් වරයාටත් පැය 24 ක් ඇතුළත රටෙන් පිටවන්නට සිදුවීමයි.

නිමල් විජේසේකර-නාරම්මල

අත්දැකීම් තුලින් අධ්‍යයනයක්

විමල් නානායක්කාර - හෝමාගම

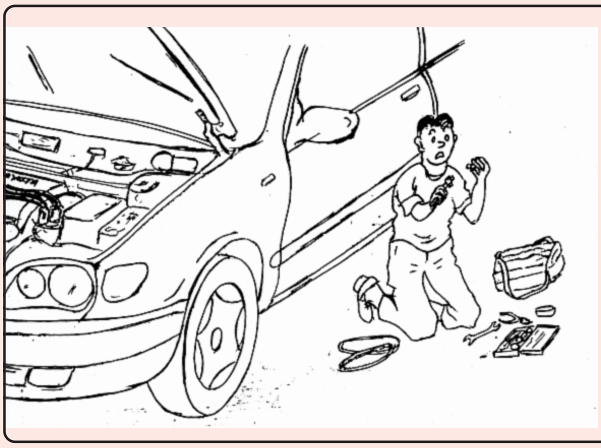
දැනට වසර 11 කට පමණ පෙර එක්තරා ප්‍රසිද්ධ මෝටර් රථ සේවා ආයතනයක ආධුනිකයෙකු ලෙස මා පුහුණුව ලැබූ අතර එහිදී මාහට සේවය කිරීමට සිදු වූයේ ඉතා දක්ෂ බාස් උන්නැහේ කෙනෙකු සමගය. අග නුවර පිහිටි මෙම ආයතනය මෙන්ම මෙම දක්ෂ බාස් උන්නැහේගේද නම මෙහිදි සඳහන් කළ නොහැකි බැවින් අපි ඔහු විල්බට් අයියා නමින් හඳුන් වමු. මන්ද ඔහු ප්‍රසිද්ධව සිටියේද ඔහුගේ කෙටි නම අගට අයියා යන ගෞරව කොටස එක් කර බැවිනි.

මා පුහුණු වූ මෙම ආයතනය මගින් ආනයනය කරන ලද මෝටර් රථවල අමතර කොටස් පමණක් නොව ආයතනයේ සේවා ගාස්තුද බෙහෙවින් අධික විය. මේ නිසා බොහෝ විට රථ හිමියන් පුරුදුව සිටියේද ආයතනයෙන් අමතර කොටස් මිලට ගෙන කාර්මික මහතෙකු ගෙදරට ගෙන්වා ගැනීමය. මෙය ඉතා ප්‍රවේශමෙන් කළ යුතුව තිබුනේ එය නීති විරෝධී කාර්‍යයක් වන අතරම එලෙස පිට වැඩක් කර හසු වුවහොත් සමාගම මගින් සේවය පවා අත් හිටුවන නිසාවෙනි. එහෙත් මේ සැම දෙනෙකුගේම ඇස් වසා පිට වැඩ සොයා ගැනුමටත් ඒවායින් ආදායම සොයන්නටත් විල්බට් අයියාට තිබුනේ හැකියාව කොතෙක්ද යත් තම සගයින් හටත් වැඩ සොයා දිම සිදු වූයේ ඔහු අතිනි. එහෙත් ඒ සැම වැඩකම ආදායමෙන් යම් කොටසක් විල්බට් අයියාට ලැබිය යුතු විය.

දිනක් එක් නිතීඥ මහතෙකු වැඩපල තුල හොර ගල් අහුලමින් සිටි අතර ඒ පාලකයින්ට හොරෙන් විල්බට් අයියාව කන්ටැක්ට් කරගන්නට බව අපි දැන සිටියෙමු. පාලකයින්ගේ ඇස් වසා කොන්ත්‍රාත්තුව බාර ගැනුනු අතර එදින හවස ඔහුගේ නිවසේදි එම අළුත්වැඩියාව කිරීමට යොදා ගැනුනි. එහෙත් එදිනම විල්බට් අයියාට වෙනත් වැඩක් යෙදි තිබුනු අතර ඔහු මෙම කොන්ත්‍රාත්තුව ගෙන තිබුනේ ඔහුගේ සගයෙකු එයට යැවීමටත් එහි කොමිෂන් එක ලබා ගැනුමටත්ය.

ඉහත කොන්ත්‍රාත්තුව ලබාගත් පසු විල්බට් අයියා මහත් අපහසුවකට පත් වූයේ එම ජොබ් එක කිසිවෙකුත් විසින් භාර නොගත් බැවිනි. එයට හේතුව වූයේ රථ හිමියා මහත් කපටියෙකු මෙන්ම ලෝභයෙකු බව හැමෝම දැන සිටීමත් මෙයට පෙර ඔහුගේ සේවාවලට ගිය කාර්මිකයින් හට පොරොන්දු මුදල නොගෙවීමත් නිසාය. ඒ සැමටම වඩා මෙම කාර්යයට කිසිවෙක් කැමැති නොවූවේ, ඔහු කාර්මිකයින් හට නිතරම ලෙඩ දැමීමට පුරුදුව සිටි ආයතනයේ කර්මාන්ත ශාලා පරිපාලක ගේ හොඳ මිතුරෙකු වීමය.

මෙම ගැටළුවට පිළියමක් සොයා ගැනීමට අපහසු වූ විල්බට් අයියා ඒ සඳහා කරනු ලැබුවේ තමන් කලින් පොරොන්දු වූ ජොබ් එක වෙන කෙනෙකුට පවරා ඔහුම මෙම ජොබ් එකට පිටත්ව යාමය. එහෙත් ඔහුගේ සහයට යාමටවත් කිසිවෙක් කැමැති නොවිය. කෙසේ හෝ අළුත්වැඩියාව අවසන් කර ඔහු පසුදා වැඩට පැමිනියත් ඔහුගේ මුහුණේ වූ ප්‍රසන්න භාවය



සම්පූර්ණයෙන්ම ඉවත්ව තිබුනි. දවසම සිටියේද කල්පනා කරමිනි. මෙය අප කාටත් ගැටළුවක් විය. කෙසේ හෝ හවස තේ වේලාවේදි මෙයට හේතුව අපට දැන ගැනීමට හැකි වූ අතර එයින් පිට වැඩ කරන හැමෝම යම් පමණකට තැති ගත් බව පෙනී යන ලදි. එහිදි සිදුව ඇත්තේ නොසිතූ දෙයකි.

එදින විල්බට් අයියාට එන්ජිමේ ටැපට් එජස් කිරීමට එන්ජිම කරකවා ගැනුමට උදව් කාරයෙකු නොවූ අතර ක්‍රෑන්ක් පුලියට බොක්ස් පීස් එකක් යොදා එන්ජිම කැරකවීමට කිහිප වරක්ම යට රිංගන්නට සිදුව ඇත. කෙසේ හෝ සියළු වැඩ අවසන්ව රථ හිමියාටම එන්ජිම පනගැන්වීමට පවසා ඇත. එන්ජිම පනගැන්වීමට මෝටරය ක්‍රියාත්මක කිරීමත් සමගම ටකස් යනුවෙන් මහත් හඬක් නිකුත්ව ඇතත් එන්ජිම පන ගැන්වී ඇත. හඬත් සමග විල්බට් අයියාත් තැති ගැන්වී ඇති නමුත් එය කොහෙන් පැමිනියේදැයි සිතා ගැනීමට නොහැකිව ඇත. එන්ජිමේ කිසි දෝෂයක් නොවූ බැවින් එය අමතක කර තමාගේ මුදලද ලබාගෙන ආපසු ඒමට තම ආවුද පිස දමමින් බෑගයට දමන විට ඔහුට සිදුවූ දෙය පෙනී ගොස් ඇත. එනම් එක් ලොකු බොක්ස් පීස් එකක් පිස දැමීමේදි එය තුල යමක් සිරව ඇති බව දැනි ඇත. අසල ලයිට් එළියට යොමු කරන විට එහු දැක ඇත්තේ එන්ජිමේ ක්‍රෑන්ක් නට් එකේ ඔළුව කැඩී බොක්ස් පීස් එකේ සිරව ඇති බවය. බොක්ස් පීස් එක යොදා එන්ජිම කැරකවීමෙන් පසුව එය හැඬලය සමග ඉවතට නොගෙන මෝටරය ක්‍රියාකරවීමෙන් මෙම විනාශය සිදුව ඇත.

මේ අතර දින දෙක තුනකට පසුව මා සමග රථයක වැඩ කරමින් සිටි විල්බට් අයියා එකවරම කලබල වී ඔහු වැඩට ආවේ නැති බව පවසන්නට කියා ටොයිලට් එක පැත්තට ඉක්මන් ගමනින් මාරු විය. හේතුව කුමක්දැයි වට පිට බලන විට අපගේ කර්මාන්ත ශාලා පරිපාලකත් සමගම කථා කරමින් සිටි නීතීඥ රථ හිමියා දැකගත හැකි විය. ඒ වන විටත් ඔහුගේ රථය ඇතුලට ගෙන විත් එහි පෙට්‍රල් ෆිල්ටරය මාරු කිරීමට තවත් කාර්මිකයෙකුට පැවරී තිබුනි. විල්බට් අයියා නොපැමිනි නිසා මෙලෙස රථය වැඩපලටම ගෙන ඒමට ඔහුට සිදුවී ඇත. අනෙකුත් අය මෙන්ම මාත් හොරගල් අහුලමින් බොනට් එක ඇර තිබූ රථයේ එන්ජිමට කිට්ටු වී ක්‍රෑන්ක් පුලිය දෙස බැලිමි. ක්‍රෑන්ක් නට් එක නැතිව ක්‍රියාකරමින් තිබූ එන්ජිම මටද දැකගත හැකිවිය. මම විල්බට් අයියා සොයා ගොස් තත්වය ඔහුට පැවසුවෙමි. කෙසේ හෝ වසර දෙකකට පමණ පසුත් එම එන්ජිම ඒ ආකාරයෙන්ම ක්‍රියාකරනු මම දුටුවෙමි.

*****

අත්දැකීම් තුලින් අධ්‍යයනයක්

මෙවර රියසකි කලාපයේ සිට කලාප කිහිපයකම *අත්දැකීම් තුලින් අධ්‍යයනයක්* යන තීරුව දැනට විදේශ සමාගමක රැකියාවක නියුතු එහෙත් අපගේම සාමාජිකයෙකු මෙන්ම අපට නව තාක්ෂණික තොරතුරු යොමු කරන මහත්මයෙකු ගේ අත්දැකීම් සඳහා වෙන් කෙරෙනු ඇත. ඇත්තවශයෙන්ම ඔහු අප වෙත යොමු කර ඇත්තේ ඔහුගේ අත්දැකීම් නොව ඔහු හා සේවයේ නියුතු තවත් ලාංකිකයෙකුගේ ජීවිත කථාවෙන් කොටස් කිහිපයකි. මෙම කථා පෙළ ලියා එවූ තැනැත්තා තවමත් විදේශ ගතව සිටින නමුත් ඔහු ලිවීමට මාතෘකාව කරගත් තැනැත්තා එම ආයතනයේ සේවය කර ඇත්තේ 1987 සිට 1991 දක්වා වූ වසර හතරක පමණ කාලයකි. දැන් ඔහු ශ්‍රී ලංකාවේ වෙසෙන අතර එක්තරා හේතුවක් මත මේ දෙදෙනාගේම නම් ගම් වසන් කිරීමට සිදුව ඇත. එහෙත් මෙම කථාවන් ඉදිරිපත් කිරීමට මොවුන් හැඳින්වීමට අන්වර්ථ නම් යොදා ගත යුතු වේ. අපට මෙය ලියා එවන තැනැත්තා නිමල් ලෙසද නිමල් මෙම කථාව පවසන්නේ සරත් ගැන ලෙසද මෙහිදී සිතා ගනිමු.

නිමල්ට මතක හැටියට සරත් තමන් සිටි මැදපෙර දිග රටට පැමිණ ඇත්තේ 1987 පමණ වසරේදිය. ඔහු එයාර්පෝර්ට් එකේ සිට කැඳවාගෙන ඒමටද නිමල් ගොස් ඇත. එයාර්පෝර්ට් එකේ සිට නවාතැනට එන අතරතුර සරත්ට තම නව සේවා ආයතනයේ විස්තර නිමල්ගෙන් ලබාගත හැකි වූ අතර නිමල්ටද සරත් ගැන විස්තර රැසක් දැනගත හැකි විය. කෙසේ හෝ නිමල් පමණක් නොව ඔවුනගේ සේවා ස්ථානයේ සිටි ඉතිරි ශ්‍රී ලාංකික 11 දෙනාද සරත් ගැන විස්තර දැනගැනුමට විමසිලිමත්ව සිට ඇත්තේ වෙන කිසිවක් නිසා නොව ඔහු වැඩ කරුවෙක්ද නැද්ද යන්න දැන ගැනුමටය. මන්ද මෙම ආයතනයේ වැඩි පිරිසක් ඉන්දිය සහ පකිස්ථාන් ජාතිකයින් වූ අතර ශ්‍රී ලාංකිකයින්ද එක්වූ විට මෙම ජාතීන් අතර උඩින් සුහදතාවය පෙන්නුම් කලද යටින් මහත් තරඟයක් පැවති බැවිනි. තම අළුත් සාමාජිකයා වැඩ කාරයෙක් වුවහොත් එයින් තම කංඩායමට ලකුණු එකතුවනවා සේම ඔහු දුර්වලයෙකු වුවහොත් සිදු වන්නේ එහි අනෙත් පැත්ත බව මොවුන් දැන සිටියද තම අළුත් සාමාජිකයා පැමිණ මාස දෙකක් වත් යාමට පෙර එහි විශාල පෙරළියක් සිදුව ඇත. එනම් සංකීර්ණ මෝටර් රථ වර්ග කිහිපයක්ම ආනයනය කරන එම විශාල ආයතනයට ඉන්පසු ශ්‍රී ලාංකික කාර්මිකයින් පමණක් ගෙන්වා ගැනීමයි. එම තත්වයට තුඩු දුන් සිදුවීම් රැසක්ම නිමල් අප වෙත එවා ඇති අතර ඉන් කිහිපයක් පමණක් කලාප කිහිපයකින් මෙම අතිරේකය යටතේ ඉදිරිපත් කෙරෙනු ඇත.

මෙහි අපි සරත් යනුවෙන් නම් කල තැනැත්තා මෝටර් රථ ක්ෂේත්‍රයේ සැම තනතුරකම සේවය කර තිබූ අතර මෙය ඔහුගේ මුල්ම විදේශ රැකියාව නොවීය. කෙසේ හෝ මොහු මෙම ආයතනයට ගොස් ඇත්තේ විදුලි කාර්මිකයෙකු හැටියටය. ලංකාවේ ප්‍රධාන පෙළේ මෝටර් රථ ආනයන සමාගමක ෆෝමන් වරයෙකු මෙන්ම අංශ ප්‍රධානියෙකුද ලෙසද සේවය කර සිට එහි වූ එක් කණගාටුදායක සිදුවීමක් නිසා එකවරම මෙම රැකියාවට ගොස් ඇත. එහි ගොස් මුල් දිනම සිදු වූ සිදුවීමකින් අපි මෙම කථා පෙළ ආරම්භ කරමු.

සංකීර්ණ රථ ආනයන කරන මෙම සමාගමට මුලින්ම පැමිණෙන ඕනෑම අයෙකු මුල් වරට එහි සේවය කරන කාර්මිකයෙකු යටතේ අඩු තරමින් මාස දෙකක් වත් සේවය කර පුහුණු විය යුත විය. ඒ අනුව කර්මාන්ත ශාලා ප්‍රධානියා වූ ජර්මන් ජාතිකයා විසින් මෙම සරත් ගෙන ගොස් භාරදී ඇත්තේ ඉතා දක්ෂ විදුලි කාර්මිකයෙක් මෙන්ම එහි එම විදුලි අංශය භාරව සිටි ඉන්දියන් කාර්මිකයෙකු වෙතය. සරත් ගැන කිසි තැකීමක් නොකල ඔහු මුලින්ම සරත්ට පවරා ඇති ජොබ් එක වී ඇත්තේ එම දිනවල ඇති වූ තද වැස්ස නිසා වතුරට යට වූ රථයක ඇතුලත මඩ පිහදා පිරිසිදු කිරීමටය. මෙම ආයතනයේ බලය අල්ලා සිටි සැම ඉන්දියන් කාර්මිකයෙකුම ශ්‍රී ලාංකිකයෙකු පැමිණි විට මුලින්ම මෙවැනි පහත්ම වැඩක් පැවරීම සිරිතක් විය. එහෙත් සරත් ලංකාවේ සිටි තත්වයත්, ඔහුගේ දැනුමත් දැන සිටි අනෙකුත් ශ්‍රී ලාංකික කාර්මිකයින් හට මෙය මහත් කණගාටුවට හේතුවක් වූ නමුත් ඔවුනට ඒ ගැන කිසිවක් කළ නොහැකි වී ඇත. සරත්ගේ සිත සැනසීමට ඔවුන් ඔහු ළඟට පැමිණ මෙම තත්වය පවසා ඇතත් සරත් සිනාසෙමින් ඒ කිසිවක් ගනන්ගෙන නොමැත. කෙසේ නමුත් මේ පිළිබඳව එහි සිටි ශ්‍රී ලාංකිකයින් ජර්මන් ජාතික නිළධාරියාට සරත් පිළිබඳව කරුණු පවසා එසේ නොකරන ලෙස ඉල්ලා සිටි අතර ඉන්පසු ඔහු පරීක්ෂා සඳහා තනිව කිරීමට එක් රථයක ජොබ් කාඩ් එකක් ලබාදී ඇත.

තමන් වෙත පැවරුණු වැඩ සියල්ල ඉතා අඩු කාලයකින් ඉටු කිරීමට සරත් සමත් වීමත් සමග කාගේත් අවධානය ඔහු වෙත යොමුව ඇත. ඒ සමගම ඉන්දියන් කාර්මිකයින් පමණක් නොව ජර්මන් ඉංජිනේරු වරයාද තැති ගැන්මකකට ලක්ව ඇත්තේ සරත් විසින් ඉල්ලා සිටි එම සංකීර්ණ රථවල අළුත්වැඩියාවන් සඳහා අවශ්‍ය සේවා දත්ත ඇතුලත් පොත් පත් , ස්පෙෂල් ටූල්ස් ආදිය පිලියෙල කර නොතිබීම හේතුවෙනි. මන්ද එම සේවාව ජර්මන් ඉංජිනේරු වරයාගේ වගකීමක් වූ අතර ඒවා කරන නිසි පිළිවෙල ඔහු නොදැන සිටි බැවිනි.

මෙම මුල් දිනයේම සවස සිදුවූ සිදු වීමකින් සරත්ට තනිව සේවාවන් කරගෙන යාමට අවසරය දිමට සිදුව ඇත. එහි සිටි පකිස්තාන් නිළධාරියෙක් සරත් හමුවී ඔහු වැඩකල එක් රථයක රේඩියෝ කැසට් යන්ත්‍රය ඉල්ලා ඇත. මෙම රථවල රේඩියෝ කැසට් යන්ත්‍රවල අළුත්වැඩියාවක් වැඩ පතේ සඳහන්ව ඇත්නම් කාර්මිකයා විසින් එය ගලවා අළුත්වැඩියාව සඳහා පිට යැවීමට භාරදිය යුතු වූ නමුත් ඒ බව නොදැන සිටි සරත් විසින් එය අළුත්වැඩියා කර නැවත සවිකර ඇත. ඉන්පසු අළුත්වැඩියාව සඳහා යැවීමට ගලවා තිබූ කැසට් යන්ත්‍ර දෙකක් ඔහුට දී ඇති අතර ඒවාද ඔහු අළුත්වැඩියාකර දී ඇත. පළමු දවසෙන්ම ආයතනයේ ප්‍රධානින්ගේ ප්‍රසාදයට ලක්වූ මොහු දෙවන දිනයේ කළ එක් නවීකරණයක් ජර්මනියේ රථ නිෂ්පාදන සමාගම වෙත යැවුනු අතර එය ඔවුන්ගේ අනෙක් රථවලටද ආදේශ වී ඇත. ලබන කලාපයේදී ඒ පිළිබඳව දැන ගනිමු. ++++

අත්දැකීම් තුලින් අධ්‍යයනයක්

විදේශය රටක සිට අපගේම පාඨක මහත්මයෙකු නිමල් යන අන්වර්ථ නාමයකින් අප වෙත යොමු කල ලිපි පෙලේ දෙවන ලිපිය මෙයයි. ඔහු හා සේවය කළ සරත් (එයද අන්වර්ථ නාමයකි) එම ආයතනයේ සේවයට පැමිණි ආකාරය සහ ඔහුගේ මුල් සේවා දිනයේදිම සිදුවූ සිදුවීම් ගියවර කළාපයේ මෙම තීරයෙන් විස්තර විය. සංකීර්ණ මෝටර් රථ වගී කිහිපයකම නියෝජිතයින් වූ එම සාමාගමේ එතෙක් පැවැති පිළියම් සොයාගත නොහැකි වූ තාක්‍ෂණ ගැටළු මෙම සරත් අතින් එකිනෙක ඉටු වූයේ ශ්‍රී ලාංකික කාර්මිකයින් හට මහත් ගෞරවයක් ලැබෙන ආකාරයෙනි. ඒ සමගම ඔහුගේ ඇතැම් නවීකරණ එම නිෂ්පාදන සමාගම් වෙතද යොමු කෙරුණු අතර ඉන් පසු ඒවා නිෂ්පාදනයේදිම එම මෝටර් රථවල යොදා ගැණුනු අවස්ථාද විය. ඔහුගේ මුල්ම නවීකරණය එම මෝටර් රථ නිෂ්පාදන සමාගමක් විසින් උපුටා ගත් ආකාරය අද ලිපියට ඇතුලත් කෙරේ.

මෝටර් රථ නවීකරණ කර ඉතා ඉහළ මිල ගණනන් වලට අලෙවි කරන සමාගම් කිහිපයක්ම ජර්මනියේ වූ අතර ඒ එක් සමාගමකින් නිර්මාණය කල රථ වර්ගයක් මෙම රටේද රජ තුමාට මෙන්ම ඔහුගේ අමාත්‍ය වරුන් කිහිප දෙනෙකුමට අලෙවි කර තිබුනි. මෝටර් රථය දෙකට කපා මැදින් කොටසක් බද්ධ කර බස් රථයක් මෙන් දිගට නිපදවුනු මෙම මෝටර් රථවල ඇතුලතද කුඩා මාළිගාවකට සමකල හැකි විය. මෙවැනි නවීකරණ කළ රථ වර්ග කිහිපයකම නියෝජිත සමාගම වූයේ සරත් සේවය කල මෙම සමාගමයි. එහෙත් ඒ එක් රථ වර්ගයක යොදා ගත් ශීතකරණ වල ඇතිවූ දෝෂයක් මෙම අලෙවි නියෝජිත සමාගමට පමණක් නොව නිෂ්පාදන සමාගමේ ඉංජිනේරු වරුන් හටද මහත් හිසරදයක් විය. එම දෝෂය නම් රථය ධාවනයේදී ඉතා හොඳින් ශීතකරණය ක්‍රියාකල නමුත් රථය නතර කර ශීතකරණය විසන්ධි කල පසු එහි තුල වූ සිසිලස විනාඩි කිහිපයකින් ඉවත්ව යාමයි. මෙය වැළැක්වීමට නිෂ්පාදන ජර්මන් සමාගම නවීකරණ රැසක් කළ නමුත් ඒ කිසිවක් එතෙක් සාර්ථක වී නොතිබුනි.

සරත් පැමිනි දින සිට කළ සාර්ථක සේවාවන් සහ ඔහුගේ හැකියාවන් පිළිබඳව මේ වන විට සමාගමේ අධ්‍යක්‍ෂ වරයා වෙතද වාර්ථා වී තිබුනු අතර මෙම දෝෂයට පිළියමක් සෙවීමටද ඔහුට පවරණ ලෙස මේ අතර නියෝගයක් ලැබුනි. මේ වනවිට මෙම නවීකරණ මෝටර් රථ සඳහා වූ අංශයට ශ්‍රී ලාංකික කාර්මිකයින් කිසිවෙකුත් ඇතුලත් නොවූ අතර එහි සේවය කළ අනෙකුත් රටවල කාර්මිකයින් සිටියේද උදුම්මාගත් හිස් වලින් යුතුවය. කෙසේ හෝ එදින උදේ දහයට පමණ මෙම කාර්‍යය සරත් වෙත සමාගමේ ජර්මන් ජාතික සර්විස් මැනේජර් විසින් පවරණ ලදි.

මෙම සමාගමේ දහවල් කෑම සඳහා පැය තුනක කාලයක් ලැබුනු අතර කෑමට යන විටත් සරත්ට මේ සඳහා පිළියමක් යොදා ගැනුමට අපහසු විය. එහෙත් සවස නැවත සේවයට පැමිණීමේදි එහි දෝෂය තමන් සොයාගත් බවත් සුළු නවීකරණයකින් එය සැකසිය හැකි බවත් සිය මිතුරන් මේ ගැන විමසීමේදි පවසන ලදි. එවගේම දැනට මෙම රථවලින් වරින් වර නවීකරණයන් සඳහා මාරුකර ඇති ශීතකරණ සියල්ල නැවත භාවිතාකල හැකි බවත් ඔහු විසින් පවසන ලදි. ඒ කෙසේ වෙතත් මෙහදි ඔහු පවසන දෑ පිළිබඳව ඔහුගේ මිතුරන් හට විශ්වාශයක් තැබීම අපහසුවූයේ එවන් සුළු නවීකරණයකින් මෙය කල හැකි නම් මේ සඳහා මෙතෙක් යොමු වුනු ජර්මන් සමාගමට එය කල නොහැකි වූයේ මන්ද යන ගැටළුව මතු වූ බැවිනි.

කෙසේ හෝ නැවත සේවයට ගිය පසු පැය බාගයක පමණ කාලයක් තුල එක් රථයක ශීතකරණය සරත් විසින් සකසා ක්‍රියාත්මකව තැබූ අතර ඉන්පසු එය තුල සිසිල් බීම බෝතල කිහිපයක් තැන්පත් කර තබන ලදි. සවස සේවය අවසන් කර ඒමේදි එම රථය නතර කර එහි යතුර සර්විස් මැනේජර් ළඟම තබා ගැනුනේ එහි වූ ඇතැම් සේවකයින් සරත්ගේ මේ හැකියාවන් නුරුස්සන බව දත් හෙයිනි. පසුද උදේ සේවයට පැමිණි පසු හැමෝගේම අවධානය පැවතුනේ ශිතකරණයේ දෝෂයට යෙදූ පිළියම පිළිබඳවය. සේවය ආරම්භකර පැය බාගයකට පමණ පසු ජර්මන් ජාතික සේවා ඉංජිනේරු වරයා විසින් රථය විවෘත කර එය තුල වූ ශිතකරණය විවෘත කරන ලදි. බොතල් ඒ ආකාරයෙන්ම සිසිල්ව පැවැති අතර එය වාර්තා කිරීමට ඔහු සමාගමේ අධ්‍යක්‍ෂ වරයා වෙත ගියේ එම සිසිල් බෝතලයක්ද අතැතිවය.

ඉහත විස්තර කල සාර්ථක අළුත්වැඩියාවෙන් පසු කාගේත් අවධානය යොමු වුනේ එහි තිබූ දේෂය කුමක්ද යන්න දැනගැනිමටය. තමන්ගේ දැනුම කිසිම ගුරුමුෂ්ටියකින් තොරව අනුන්ට ලබාදිම එක් ප්‍රතිපත්තියක් කරගත් එමෙන්ම ඕනෑම සංකීර්ණ සිද්ධාන්තයක් සරල ලෙස වටහාදිමේ හැකියාවද නොඅඩුව තිබූ සරත් විසින් මුලින්ම එය විස්තර කර දුන්නේ එම අංශයේ ප්‍රධානියා ඇතුළු ඉන්දියානු කාර්මිකයින් හටය. මේ නිසා ඔවුන්ගේ ගෞවරයද ඉන්පසු සරත් වෙත නොඅඩුව යොමු වුනි.

මීළඟට සරත් වෙත පැමිනි සර්විස් මැනේජර් ලෙස ක්‍රියාකල ජර්මන් ඉංජිනේරු වරයා විසින් එහි කල වෙනස් කම පරිපථ සටහනක් ලෙස සකස් කර දෙන ලෙස ඉල්ලා සිටින ලදි. එදින දිවා විවේකය තුල එය ඉටුකර සරත් විසින් ඔහු වෙත සපයන ලදි. එය ඉන්පසු ජර්මනියේ නිෂ්පාදන සමාගම වෙත යොමු විය. ඉන් මාසයකට පමන පසු තවත් එවැනිම රථ දෙකක් අලෙවිය සඳහා ආනයනය කෙරුනු අතර ඒවා නිර්මාණය කර තිබුනේ සරත් විසින් කරන ලද නිර්මාණය සහිතවය.

ඉහත දෝෂය සොයා ගැනුම සඳහා සරත් ඒ ගැන සිතූ ආකාරයත් ඒ එහි වූ දෝෂයට යෙදූ පිළියමත් මෙහිදි නිර්මාණාත්මකව සිතන්නට පුරුදු වන කාර්මිකයින් හට ඉතා වැදගත් වෙයි. මේ නිසා ඒ ඇසුරින් සකස් කල තාක්‍ෂණ ලිපියක් එම පරිපථ සටහන්ද ඇතුලත් කර මීළඟ කලාපයේ **අත් දැකීම් තුලින් අධ්‍යයනයක්** යන තීරය ඔස්සේ ඉදිරිපත් කෙරෙනු ඇත.

++++